Jahrgang 2.
Januar 1930 Deutsche Ausgabe Nr. 1

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.
Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ulica Jordana 12 — Telefon 3014

NR. 1 JANUAR 1930 2 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Jordana 12 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Kraftverkehrswirtschaft, Fahrzeugsteuern und Landstrassenfragen in USA.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin übergab der deutschen und ausländischen Presse anlässlich eines hierfür veranstalteten Pressetees in ter Persönlichkeiten und Organisationen der amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft, sowie der Bundes-, Staats- und Stadtbehörden der Union. In dem ersten Hauptteil über die Entwicklung der amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft wird der Werdegang der amerikanischen Kraftfahrzeugindustrie und der von ihr abhängigen Gewerbezweige geschildert.

Der zweite Hauptteil über die Kraftfahrzeugsteuern enthält eine Uebersicht über sämtliche Sondersteuern, welche das Kraftfahrzeug in der Union belasten. Die Sonderbesteuerung umfasst im wesentlichen die beiden grossen Steuerarten: die Registrierungssteuer, die unserer Kraftfahrzeugsteuer gleicht und die Gasolinsteuer (Benzinsteuer), die den Betriebsstoff zur Treibung von Kraftfahrzeugen mit einer Abgabe belastet. Die Registrierungssteuer wird auf Grundlage verschiedenartiger Steuermassstäbe von den einzelnen Staaten als Pauschalsteuer den Räumen der Kammer die umfangreiche Denkschrift über das Ergebnis der von ihr gemeinsam mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag einer Anzahl von Verbänden der Kraftverkehrswirtschaft und unter Beteiligung von 4 Regierungsvertretern nach den Vereinigten Staaten entsandten Studienkommission. Die Denkschrift ist von dem Syndikus der Kammer und Sachbearbeiter der Studienkommission Dr. W. Feilchenfeld herausgegeben. Sie enthält ein umfangreiches Material an Statistiken Tafeln, Photos, Karten und Aeusserungen namhaffür ein Jahr erhoben und beträgt für Personenkraftwagen 1928 durchschnittlich 13½ Dollar gegen 8 Dollar im Jahre 1919. Erheblich stärker ist die Belastung für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse. Die Verwaltungskosten der Registrierungssteuer waren im Jahre 1928 etwas weniger als 5 v. H. des Steueraufkommens von 322 Millionen Dollar.

Die Gasolinsteuer, die nunmehr auch in den letzten noch übrig gebliebenen 3 Staaten der Union (Massachusetts, Illinois und New York) eingeführt wurde, zeigt ebenfalls eine ausserordentliche Verschiedenartigkeit in den einzelnen Staaten der Union. Die Gasolinsteuersätze zeigen seit Jahren eine dauernd steigende Tendenz. Nach dem Stand vom 1. August 1929 hatten nur noch 8 Staaten eine 2-Cts.-Steuer, während 10 Staaten 3 Cts, 1 Staat 3½ Cts. 20 Staaten 4 Cts., 8 Staaten 5 Cts. und 2 Staaten sogar 6 Cts. für die Gallone innerhalb eines Verkaufspreises von durchschnittlich 21 Cts. für die Gallone Gasolinsteuer erhoben. Die Steuererhebung erfolgt mit einer einzigen nicht beachtlichen Ausnahme (Pennsylvania) beim Gasolinerzeuger, „grosshändler bzw. -importeur. Die Steuerbehörde hat also nur mit einer kleinen Anzahl von steuerpflichtigen Betrieben zu verhandeln. Das Problem der Gewährung von Befreiungen für Gasolinverbraucher ausserhalb der Landstrasse ist nicht einheitlich gelöst. Der Umfang der rückvergüteten Beträge für diese Verbraucher ist überdies bisher nicht erheblich. Das Aufkommen an Gasolinsteuern in den Staaten zeigt in den letzten Jahren stark erhöhte Ziffern. (1928: 304 Millionen Dollar, für 1929 geschätzt auf 450 Millionen Dollar). Im allgemeinen zeige sich in allen Kreisen der Bevölkerung eine starke Vorliebe für die Gasolinsteuer, solange sie einen vernünftigen Steuersatz hat und ihr Aufkommen für Landstrassenzwecke verwandt wird.

Im dritten Hauptteil der Denkschrift finden die Studienergebnisse der Kommission in bezug auf das Landstrassenwesen der Union ihre Darstellung. Unter Berücksichtigung der früheren Entwicklung und ihrer Bedeutung für den jetzigen Zustand wird das gegenwärtige System, die gesetzliche Regelung, Verwaltung und Organisation des Landstrassenwesens sowie die Technik des Landstrassenbaues und die Finanzierung von Landstrassenbau- und -unterhaltung geschildert. Das gesamte Strassennetz hat einen Umfang von rund 4,8 Millionen km. Hiervon sind jedoch nur 943 000 km (19,5 v. H.) befestigte Strassen während alle übrigen Strassen unbefestigt, d. h. nach deutschen Begriffen gewöhnliche Feldwege und nur zum Teil geebnet und entwässert sind. Von den befestigten Strassen sind nur zirka 25 v. H. mit Makadam-, Asphalt-, Beton- bzw. Pflasterdecken belegt (besonders bevorzugt wird Makadam und Zementbeton), während die übrigen 75 v. H. Lehmsand- und Kiesstrassen sind. Die Bau- und Unterhaltungspflicht, sowie die Verwaltung der Landstrassen ist auf die Staaten und ihre nachgeordneten Verwaltungsbezirke verteilt. Die Bundesre-

gierung beteiligt sich nur mit einem jährlichen Kostenbetrag von zirka 75 bis 80 Millionen Dollar (Federal-Aid-System) am Ausbau eines Spitzennetzes der grossen Durchgangsstrassenlinien, hat aber hierdurch einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Strassenbaupolitik der Staaten. Der gesamte Landstrassenetat aller Körperschaften stellte sich für 1927 auf zirka 1,5 Milliarden Dollar, die sich zu zirka 80 v. H. aus Steuereinnahmen und zirka 20 v. H. aus Anleihemitteln zusammensetzten.

Im letzten Hauptteil der Denkschrift über den „Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen" werden Angaben über die Grössenverhältnisse der beiden Verkehrsmittel, die Grundlagen des Wettbewerbs und die Stellungnahme der Parteien gemacht. Die Leistung der Autobusse erreicht nahezu diejenige der Eisenbahnen beim Personenverkehr; es besteht sogar ein 13mal täglich laufender Kraftomnibusverkehr zwischen New York und San Franzisko über den ganzen Kontinent hinweg. Der Einheitssatz der amerikanischen Eisenbahnen beträgt je Person und Kilometer 2,25 Cts.; die interlokalen Autobustarife weisen Sätze von 1,2 bis 2,8 Cts. je Kilometer auf. Beim Gütertransport spielt die Eisenbahn dagegen durchaus die entscheidende Rolle. Soweit hier eine Konkurrenz durch den Motor vorliegt, trifft sie den für die Eisenbahn unrentablen Kurstrzeckenverkehr von Stückgut und wird daher von den Eisenbahnen auch nicht als schädlich bekämpft. Die Kosten des Lastkraftwagentransportes liegen je Tonnenkilometer zwischen 14 und 17,5 Cts. Die durchschnittlichen Tonnenkilometereinnahmen der amerikanischen Eisenbahnen betrugen 1928 0,7 Cts. Die zunehmende Abwanderung beim Personenverkehr der Eisenbahnen wird von diesen durch Einstellung eigener Autobuslinien aufzuhalten versucht. Im ganzen ist das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug in den Vereinigten Staaten ein beinahe freundliches; auch die Oeffentlichkeit ist der Ansicht, dass die Interessen aller Parteien durch eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln am besten gewahrt werden.

Der Arbeitsmarkt

Glossen zu einem heiklen Thema.

Es wird ein junger Mann gesucht, der einen Führerschein hat. Kann auch Anfänger sein. Erwünscht sind Kenntnisse im Dienerfach.

Aus der grossen Anzahl der einlaufenden Offerten werden einige ausgesucht und den betreffenden Bewerbern wird mitgeteilt, dass sie in die engere Wahl gekommen sind. Sie werden zur persönlichen Vorstellungen aufgefordert.

Die seiht dann so aus: Die Gnädige empfängt die jungen Leute nacheinander. Bemustert sie von vorn bis hinten. Sagt: „So, ja ich hatte Ihnenn geschriebeen. Haben Sie schon Zeugnisse als Kraftfahrer? Nein? Na, darauf kommt es auch weniger an. Wir fahren alle selbst. Sie müssten hauptsächlich den Wagen in Ordnung halten. Sie erhalten eine Livre gratis. Sind Sie schon als Diener tätig gewesen? Wenn Sie nicht zu ungeschickt sind, habe ich Sie bald angelernt. Zuviel Geld kann ich nicht ausgeben das sage ich Ihnen im voraus. Der vorige Chauffeur hat 80.— Zł. pro Monat bezogen. Sie haben ein gutes Leben hier... Ueberlegen Sie es sich. Wenn meine Wahl auf Sie fallen sollte, bekommen Sie Nachricht." Die Nachricht kommt nie, da die Gnädige einen jungen Mann gefunden hat, der die Arbeit für 60.— Zł. im Monat macht. (Ueberschrift: Die Spekultion auf den Anfänger.)

2. Herrschaftlicher Chauffeur mit prima Zeugnissen und gutem Leumund findet Vertrauensposten. Persönliche Vorstellungen zwischen 11 und 1 Uhr bei...

Da melden sich die „Kanonen". Leute, Veteranen des Berufs. Die Zeugnisse werden einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Der lückenlose Lebenslauf entscheidet.

„Wissen Sie, ich muss Vertrauen zu meinem Cauffeur haben können. Aber ich mache Sie gleich darauf aufmerksam, dass ich Sie nicht den ganzen Tag mit Fahren beschäftigen kann. In der freien Zeit müssen Sie sich etwas mit um mein Geschäft kümmern. Vor allen Dingen lege ich Wert darauf, dass Sie jeden Morgen pünktlich um 5 Uhr auf den Beinen sind und die Zentralheizung in Schwung bringen. Und dann müssen Sie in der Küche helUfen. Geschirr abtrocknen und der Stütze und den Mädchen beim Kartoffelschäalen usw. behilflich sein."

Der Kraftwagenführer wird eingestellt und hat Gelegenheit, seinen Chef jeden Vormittag gegen 11 Uhr von der Wohnung abzuholen und ihn in der Nacht um 3 Uhr wieder dahinzufahren. Die übrige Zeit beschäftigt er sich mit Nebendingen. Da sein Arbeitgeber Besitzer eines Restaurants ist, hat er „nebenbei" alle Hände voll zu tun. (Überschrift: Wie erspare ich ein Küchenmädchen und einen Heizer?.)

3. Zur Vervollständigung des Bildes sei hier noch die Abschrift einer Arbeitseinteilung (Arbeitsordnung) eines „herrschaftlichen" Cahauffeurs eines Generaldirektors wiedergegeben:

6 Uhr Anfang.

1. Warmwasserversorgung und Heizung ausschlakken, auf 80 Grad C anheizen, dann Luftklappen schliessen. Schieber der Aussentemperatur entsprechend regulieren.
2. Stiefelputzen.
3. Jeden Morgen Aussentreppe und Gang bis zur Gartenpforte nebst Treppenstufen fegen.
   a) Hühner herauslassen und füttern.
4. Treppenhaus und Hausflur reinigen.
5. Anzüge, Mäntel und Hüte ausbürsten.
6. Arbeiten je nach Notwendigkeit! im Garten oder im Hause.
7. Freitag und Sonnabend Reinmachetage, Staubsaugen nach Bedarf Teppiche klopfen, bohnern und dergleichen.
8. Fenster und Spiegel nach Bedarf putzen.
9. Wagen waschen nach Bedarf.
10. Zwischendurch nach den Heizungen sehen, Koks nachfüllen usw.
11. An Waschtagen Waschmaschine drehen und Leine ziehen.

Lohn: 250.— Zł. pro Monat.

Das sind so einige Fälle, die sich täglich abspielen abspielen in den vielfältigsten Variationen. Der Beruf Kraftwagenführer a's Vorwand, um zu Arbeitskräften zu gelangen die für die verschiedensten Tätigkeiten gebraucht werden. Der Kraftwagenführer als Hausdiener, a's Abwaschmädel, als Laufbursche, als Diener usw. Gegen Arbeit ist an sich nichts einzuwenden, denn Arbeit schändet bekanntlich nicht. Aber einen Hausdiener haben, der gleichzeitig Chauffeur ist, das ist ideal. Da schlägt man nicht zwei, da schlägt man ein Dutzend Fliegen mit einer Klappe. Denn diese Arbeitskräfte werden nicht in der Klasse der qualifizierten Tätigkeit bezahlt, sondern sie erhalten den Lohn der minderen Arbeit, also den Lohn eines Hausdieners, eines Laufburschen usw. Ein Zustand, der nur möglich ist, weil die Reservearmee steigt, weil zwischen Angebot und Nachfrage ein Missverhältnis entsteht, weil die Zahl der „Wilden" nirgends grösser ist, als in der Berufsgruppe Kraftfahrer.

Diese so verwendeten und ausgebeuteten Menschen sind schwer für die Organisation zu gewinnen. Sie untergraben aber, ohne dass sie es wollen, den Berufsstand und drücken den Lohn herab. Deshalb ist es notwendig, dass sie organisierten Kollegen aufklärend auf diese Universalmenschen einwirken und alles daran setzen, sie für den Verband der Berufskraftfahrer zu gewinnen. Nur durch den Zusammenschluss können wir ein weiteres Herabgleiten unseres Berufes verhindern.

—⬥❖⬥—

Einzylinder? Zweicylinder? oder Viercylinder?

(Von einem alten Motorradfahrer.)

Wenn man die Entwicklung des Automobilmotors von seinen Uranfängen verfolgt, so kann man, von Ausnahmen abgesehen, konstatieren, dass sich die Zylinderzahl im Laufe der Entwicklung vermehrt hat.

Die allerersten Automobile hatten einen liegenden, einzylindrigen Motor, in der Bauart den heutigen stabilen Benzinmotoren nicht unähnlich. — Bereits in den ersten Jahren des zwanzigsten Jhrhunderts kamen von Frankreich Automobile mit Zweizylindermotoren. Kurze Zeit später finden wir schon die ersten Automobile mit Vierzylindermotoren.

Der Vierzylinder-Automobilmotor schien das erreichte Ideal und wurde an diesem bis zum Kriege resp. auch noch während desselben festgehalten. Der Vierzylinder hat einen guten Gleichförmigkeitsgrad ein gutes Anzugsmoment, ist verhältnismässig billig in der Herstellung und einfach in der Behandlung.

Die Zeit nach dem Kriege brachte den vom Flugzeug her bekannten und bewährten Sechszylinder Automobilmotor mit bedeutend besserem Gleichförmigkeitsgrad und Anzugsmoment, a's sie der Vierrzylinder hat. Durch diesen Motor wurde der Vierzylinder, speziell wo es sich um mittlere und grosse Wagen handelt, vollständig verdrängt.

In den letzten Jahren macht der achtzylindrige Automobilmotor dem Sechszylinder grosse Konkurrenz und in Amerika existieren bereits Luxuswagen mit zwölf und sogar sechzehn Zylindern.

Von dieser Entwicklung grundverschieden läuft die Entwicklung des Motorradmotors. Auch hier hat der Einzylinder den Reigen begonnen, doch finden wir auch schon damals den Zweizylinder V-Motor. Den ersten solchen Motor soll unser bekannte Laurin gebaut haben.

Im Jahre 1905, also wenige Jahre nach der Geburt des ersten brauchbaren Motorrades bauten sowohl Laurin als auch die belgische Waffenfabrik F. N., Motorräder mit Vierzylindermotor. Während Laurin die Erzeugung von Motorrädern im Jahre 1907 einstellte, was im Interesse unserer Motorradindustrie nicht genug bedauert werden kann erzeugte F. N. seinen Vierzylinder bis zum Kriege und auch noch nach dem Kriege um dann zum Bau von Einzylindermotorenrädern überzugehen.

England war und blieb das klassische Land des Einzylindermotorrades, Amerika hingegen baute nur schwere Zweizylindermotorräder. Erst seit 1925 erzeugt man in Amerika Einzylindermotorräder.

In Deutschland finden wir Ein- und Zweizylinder ungefähr zu gleichen Teilen, doch macht sich speziell in den letzten Jahren das Hinneigen zum Einzylinder bemerkbar. Ein einziges in Deutschland gebautes Vierzylindermotorrad von hypermoderner Bauart scheint sich nicht bewährt zu haben.

Worauf ist nun diese grundverschiedene Entwicklung des Automobilmotors und seines kleinen Bruders des Motorradmotors, zurückzuführen? — Die Antwort auf diese Frage ist bei einiger Ueberlegung nicht allzuschwer zu finden.

Die Lösung des Rätsels liegt im Kraftverhältnis der beiden Motoren, hervorgerufen durch die verschiedenartige Kühlung. Der mit Luftkühlung versehene Motorradmotor ist im Verhältnis zum Eigengewicht des Fahrzeuges und der fortzubringenden Last bedeutend stärker a's der wassergekühlte Automobilmotor.

Ein praktisches Beispiel veranschaulicht dieses Verhältnis am besten. Ein Motorrad mit einem Motor von 500 ccm Zylinderinhalt wiegt ca. 140 klg. und kann normalerweise zwei Personen im Gewichte von zusammen ca. 140 klg befördern. Das Automobil Praga Piccolo der ersten Serie hatte einen Motor von 720 ccm Zylinderinhalt, also nicht ganz um die Hälfte mehr als das Motorrad. Das Eigengewicht des Wagens betrug ca. 700 klg und konnte er vier Personen von zusammen ca. 280 klg befördern.

Da das Motorrad mithin einen überdimensionierten Motor hat, der selten ausgenützt wird, genügt zum Antrieb eines Motorrades vollkommen ein Einzylindermotor, trotzdem dieser Motor einen geringen Gleichförmigkeitsgrad besitzt. Beim Automobil hingegen spielt der Gleichförmigkeitsgrad des Motors eine grosse Rolle und muss er daher mehrzylindrig sein.

Weshalb baute man nun schon vom Beginn

der Entwicklung des Motorrades Mehrzylindermotoren, um mit der Zeit wieder zum Einzylindermotor zurückzukehren? Die Antwort auf diese Frage ist auch nicht zu finden.

In früheren Jahren kannte man noch keine Kolben aus Leichtmetall, sondern wurden diese aus dem spezifisch schweren Graugusskolben angefertigt. Die Folge davon war, dass einzylindrige Motorrasch ermüdete. Deshalb entstand sehr bald das räder im Betrieb stark fibrierten, in krassen Fällen sogar zu hüpfen begannen, und der Fahrer sehr mehrzylindrige Motorrad. Heute ist man aber durch die Erfindung des Leichtsmetallkolbens so weit, vollständig vibrationslose Einzylindermotorräder zu erzeugen und der Abbau des Mehrzylindermotorrades ist begreiflich.

Ein Motorrad wird im Gegensatz zum Autobil meist von Nichtfachleuten gefahren und mitunter geradezu barbarisch behandelt. Das Herz des Motorrades der Motor, soll daher so einfach und robust wie nur möglich beschaffen sein. Ein Einzylindermotor hat fast halb so viele Bestandteile wie ein Zweizylinder und können dieselben daher viel stärker ausgeführt sein. Die ganze Maschinenanlage des Einzylinders ist übersichtlicher und betriebssicherer als beim Zweizylinder.

Bei Motorrädern findet man von Ausnahmen abgesehen, zwei Konstruktionen von Zweizylindermotoren den schon erwähnten Zweizylinder V-Motor und den Zweizylindermotor mit gegenläufigen Zylindern auch liegender Zweizylinder genannt.

Der V-Motor ist die unsinnigste und technisch unvollkommenste Motorkonstruktion. Die beiden Zylinder stehen in einem Winkel von 45—90 Grad zueinander auf dem Motorgehäuse und die beiden Kolbenstangen arbeiten auf einem gemeinsamen Kurbelzapfen. Abgesehen davon, dass immer der vordere Zylinder besser gekühlt ist als der hintere und auch noch aus einem anderen Grunde der vordere Zylinder günstiger beansprucht wird als der hintere, lässt sich eine gleichmässige Schmierung beider Zylinder praktisch nicht erzielen. Der Massenausgleich dieses Motors ist schlechter als beim Einzylinder. Die Explosionsfolge ist zufolge der V-Setllung unregelmässig. Konstruktiv ergibt sich bei diesen Motoren eine Schwierigkeit beim Anschluss der Saugleitung. Diesen letzteren Fehler sucht in allerjüngster Zeit ein englischer Konstrukteur durch Zusammengiessen der beiden Zylinder in einen Block zu vermeiden.

Der liegende Zweizylinder hat einen fast vollständigen Massenausgleich, hat aber ansonst dieselben Nachteile wie der V-Motor.

Die heute noch erzeugten Vierzylindermotorräder sind ausgesprochene Luxusfahrzeuge. Abgesehen von der grossen Kompliziertheit des Motors ergeben sich konstruktive Schwierigkeiten in der Lagerung der Pleuelstangen. Auch das Kühlungsproblem ist bei diesen Motorrädern noch nicht einwandfrei gelöst.

Zusammenfassend kann gesagt werden. In den weitaus meisten Fällen wird man mit dem Einzylindermotorrad auch bei Seitenwagenbenützung u. Sozius, also mit drei Personen und in schwerem Terrain auskommen, wenn ein maximales Tempo von 80 km.-St. genügt.

Bei schwerster Belastung mit drei bis vier Personen und im gebirgigen Terrain in Verbindung mit schlechten Strassen, wenn es sich ausserdem darum handelt, grosse Geschwindigkeiten zu erzielen, wird eine schwere Zweizylindermaschine vorteilhafter sein. In diesem Falle darf aber der Betriebsstoffverbrauch keine Rolle spielen.

Ein vierzylindriges Motorrad wird sich im allgemeinen nur derjenige anschaffen, der etwas haben will, was nicht jeder hat.

Presse und Berufskraftfahrer

Wer ständig in den Tageszeitungen und manchen Zeitschriften die Artikel und Notizen über Verkehrsunfälle sowie die Gerichtsberichterstattungen, die im Zusammenhang mit den Kraftfahrzeugen u. ihre Lenker stehen, eingehend verfolgt, der wird mit erschreckender Deutlichkeit beobachten können in welchem Masse die öffentliche Meinung in einseitiger Weise und zuungunsten des Berufskraftfahrertums beeinflusst wird. Dass dieser Umstand für uns als gewerkschaftliche Organisation der Berufskraftfahrer auf die Dauer nicht unbeachtet gelassen werden kann, versteht sich am Ende.

Nun ist zunächst festzustellen, dass an dem Problem Presse und Berufskraftfahrer das Problem Justiz und Berufskraftfahrer nicht ganz unbeteiligt ist, sondern in einem gegenseitigen, ursächlichen Zusammenhange zueinanderstehen. Es mag sein, dass hier und dort sich schon eine gegenseitige Verständigung angebahnt hat und mehr oder weniger Befriedigung zwischen den verschiedenen Parteien zur Folge gehabt hat. Man kann aber doch allenthalben beobachten, dass mit dem zunehmenden Verkehr, mit der so rasch steigenden Zahl der Kraftfahrzeuge auch gleichermassen ein verhältnismässiges Steigen der Verkehrsunfälle und ein Steigen der Uebertretungen der Verkehrsvorschriften Schritt hält und dass dieser so bedauerliche Umstand immer wieder von der Presse dazu benützt wird, in einseitiger Weise die Berufskraftfahrer im Bausch u. Bogen dafür verantwortlich zu machen. Leider muss festgestellt werden, dass selbst die Arbeiterpresse sich von dieser Psychose nicht frei hält und bei ihr die Berufskraftfahrer nicht jene Unterstützung bei ihrer Abwehr finden, die ihnen, im Hinblick auf die gewerkschaftliche Erziehungsarbeit durch unsere Organisation, zusteht.

Wir wollen damit nicht sagen, dass die Berufskraftfahrer an allen Verkehrsunfällen ganz schuldlos wären. Dessen sind wir uns bewusst, dass manche Unfälle auf Uebermüdung, Trunkenheit oder Fahrlässigkeit auch auf Berufskraftfahrer zurückzuführen sind. Es bedarf noch einer gewaltigen Er-

ziehungs- und Aufklärungsarbeit unserer Organisation bis alle Berufskraftfahrer zu disziplinierten Fahrern und zu guten Gewerkschaftlern erzogen sein werden.

Selbst nachdem statistisch feststeht, dass durch die schlechte Beschaffenheit der Fahrzeuge, der Strassen durch das Wetter sowie durch Verschulden der Fussgänger und Radfahrer an die 64 Proz. der tödlichen Unfälle durch Kraftfahrzeuge durch den Führer unvermeidbar sind und die übrigen 36 Proz. schliesslich auf das Schuldkonto der Führer fallen wird trotzdem von der Presse im Publikum eine Psychose gegen das Berufskraftfahrertum im allgemeinen heraufbeschworen, wobei man eine Objektivität stark vermisst. Diese feindliche Einstellung zeigt sich besonders bei der lokalen Gerichtsberichterstattung. Hat ein sogenannter Herren- oder Selbstfahrer irgendein Unfall herbeigeführt und steht vor Gericht, so wird — wenn überhaupt darüber berichtet wird — mit viel Verständnis der Hergang geschildert, das „tragische Geschick“ bemäntelt und die zarte Behandlung durch das Gericht und die geringe Verurteilung (zur Geldstrafe) mit Genugtuung berichtet und kommentiert. Ist es ein derber Fall, dann heisst es nicht ein betrunkener Selbstfahrer, sondern „ein betrunkener Chauffeur“. Wehe aber, wenn ein Berufskraftfahrer auf der Sündenbank Platz nehmen muss und zu 3 oder 4 Monaten Gefängnis verurteilt wird. Da werden die beruflichen Vorstrafen, die der Angeklagte in der vergangenen Zeit über sich ergehen lassen musste, angeführt, ohne natürlich die Umstände, die dazu Veranlassung gaben, zu erwähnen, nachdem oft genug diese Vertretungen auf das Konto der Fahrgäste, der Herrschaft oder der Firma zu setzen sind. Auch sonst zeigt die Presse zwar viel Verständnis für den Automobilismus, seiner technischen Vervollkommnung, für das Landstrassenwesen und für den Motorsport. Aber die Beurteilung dieser Angelegenheiten erfolgt immer auf der Grundlage der verschiedenen Automobilklubs oder Kraffahrzeugfirmen, in den wenigsten Fällen vom Gesichtspunkt der Berufskraftfahrer„ des Autobus- oder Strassenbahnführers. Man findet daher auch immer wieder die geschmacklosesten Schlagzeilen über die täglichen Verkehrsnotizen oder die Polizeiberichte, die die Verkehrsunfälle anzeigen; z. B. „Der rasende Tod“, oder „Opfer der Raserei“ und andere mehr. In den einzelnen Fällen treffen diese Ueberschriften aber meistens gar nicht den Kern der Sache oder laufen den Tatsachen überhaupt zuwider. Aber die öffentliche Meinung ist schon fertig, sie richtet sich in einseitiger Weise gegen eine Berufsgruppe.

Nun taucht die brennende Frage auf: Was können wir Berufskraftfahrer gegen diese einseitige Beeinflussung der öffentlichen Meinung tun? Zunächst muss die persönliche Erziehungsarbeit durch unsere Organisation so ausgebaut und fortgesetzt werden bis wirkliche Schädlinge des Ansehens der Berufskraftfahrer ausgerottet sind. Wir müssen aber nunmehr auch dazu übergehen, die öffentliche Meinung auch in unserem Sinne zu beeinflussen suchen, um die irrige Auffassung über die Berufskraftfahrer mehr und mehr zu beseitigen. Wir müssen von Zeit zu Zeit geeignete Aufsätze und Notizen die die Interessen unserer Kollegen wahren und erkennen lassen, in die Tageszeitungen lanzieren. Es mag sein, dass wir bei den bürgerlichen und sogenannten „neutralen“ Zeitungen, der besonders einseitig eingestellten Presse auf einen gewissen Widerstand stossen werden, der aber durch unsere ständige Arbeit im Laufe der Zeit doch durchbrochen werden kann. Auch zu unseren Aufklärungsvorträgen durch Rechtsanwälte, durch Polizeifachleute oder durch Techniker müssen wir stets die Zeitungsberichterstatter einladen oder für sie selbst Berichte anfertigen, die sie dann doch mehr oder weniger ausführlich bringen werden. Am leichtesten werden wir naturgemäss an die sozialdemokratische Presse herankommen: Meistens besteht hier bereits eine örtliche Verbindung, anderseits können durch den Sozialdemokratischen Pressedienst grössere oder kleinere Artikel und Notizen verbreitet werden.

Mit der Aufzählung dieser Möglichkeiten sind natürlich die verschiedenen Arten der Berichtigung der öffentlichen Meinung keineswegs erschöpft. Es wird immer Sache der einzelnen Ortsverwaltungen und Sektionsleitungen sein, entsprechende Massnahmen zu ergreifen, die geeignet sein werden, das Ansehen der Berufskraftfahrer zu heben und bei der Allgemeinheit das Verständnis für die vielen Gefahren dieses modernen Berufes wachzurufen.

—◆◆◆—

Allen unseren Lesern u. Freunden wünschen wir aus Anlass des

Neuen Jahres

das Beste

Die Redaktion

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

Bekämpfung der Automobildiebstähle

(Von Polizeipräsident Barth, Hannover.)

Automobildiebstähle gehören heute überall nicht zur täglichen, sondern zur stündlichen Erscheinung. Nicht nur in den grossen Städten, sondern auch auf dem flachen Lande werden alltäglich zahlreiche Kraftwagen gestohlen. Die Zahl der Diebstähle ist so gross geworden, dass die Polizeiorgane gar nicht mehr in der Lage sind, die Fülle der gemeldeten Diebstähle im Gedächtnis zu behalten und auf den Strassen nach gestohlenen Wagen zu fahnden. Man kann sagen, dass die Zahl der Automobildiebstähle heute ungefähr so gross ist, wie vor etwa 15 bis 20 Jahren die Zahl der Fahrraddiebstähle.

Automobile stehlen ist infolge der Sorglosigkeit vieler Kraftfahrer heute fast ebenso leicht wie Fahrräder stehlen. Die Zahl der Kraftfahrkundigen beschränkt sich nicht nur auf die Inhaber von Führerscheinen, sondern — wie es die letzten Automobildiebstähle in Hannover ausnahmslos dargetan haben — auch auf eine grosse Anzahl jüngerer Leute im Besitz der notwendigen Fahrkenntnisse, ohne dass sie je eine Führerprüfung abgelegt und einen Führerschein erworben haben.

Bei den Automobildiebstählen sind nach den Beweggründen vier Tätergruppen anzunehmen:

1. Die Zahl der Diebstähle, die zu dem Zweck unternommen werden, das Fahrzeug wieder zu veräussern ist klein, weil es sehr schwierig und gefährlich ist, einen gestohlenen Kraftwagen an den Mann zu bringen, und weil die Gefahr für den Täter, dass er entdeckt wird, viel zu gross ist.

2. Eine weitere, ebenfalls geringe Anzahl von Automobildiebstählen erfolgt, um das Auto zur Verübung von Verbrechen oder zur Fahrt nach verübten Verbrechen zu benutzen. Dann wird das Auto in der Regel irgendwo stehen gelassen.

3. Häufiger sind die Fälle, wo das Auto gestohlen wird, um es an einen einsamen Platz zu bringen und dort wertvoller Teile seiner Einrichtung zu berauben.

4. Die weitaus grösste Zahl der Automobildiebstähle aber wird durch die Absicht herbeigeführt, Vergnügungsfahrten mit einem Wagen zu machen, um ihn dann irgendwo herrenlos stehen zu lassen.

In all diesen Fällen entstehen für den Kraftfahrer grosse Aufregungen und meist erhebliche wirtschaftliche Verluste. Ausserdem wird das Publikum durch die Autodiebe ernstlich gefährdet, weil diese sich erfahrungsgemäss über alle Verkehrs- und und sonstige Vorschriften, die für den zuverlässigen Fahrer gelten, hinwegsetzen.

Es kann vielen der Kraftfahrer der Vorwurf nicht erspart bleiben, dass sie geradezu grenzenlos unbedacht und vertrauensselig sind, wenn sie ihren Wagen ohne jede Aufsicht und ohne jede besondere Sicherung stundenlang sich allein überlassen. Das Abziehen der Anlasserschlüssel ist keine Sicherung, die vor Diebstahl schützt, denn diese Schlüssel können sich die Diebe leicht beschaffen und befinden sich in ihren Taschen. Einer der hannoverschen jugendlichen Autodiebe besass Schlüssel der verschiedensten Systeme, die ihm gestatteten, die Wagen beinahe aller Grössenklassen zu fahren.

Wenn irgend jemand nachdrücklich Autodiebstähle verhindern kann, dann ist es der Kraftfahrer selbst, indem er seinen Wagen vor dem Verlassen entsprechend sichert. Wie macht man das?

Ein Teil der neueren Wagen hat Sperrvorrichtungen manigfacher Art bereits eingebaut. Diese Sperrvorrichtungen sind mit Sicherheitsschlössern versehen, zu denen einen passenden Schlüssel zu finden für den Dieb so gut wie ausgeschlossen ist. Aber auch diese Sperrvorrichtungen haben in vielen Fällen vor Diebstahl darum nicht geschützt, weil die Kraftfahrer zu nachlässig waren, diese Sperrvorrichtung zu schliessen.

Sicherungen, die entweder gar nichts oder sogar sehr wenig kosten, können bei jedem Wagen in folgender Weise leicht bewerkstelligt werden:

1. Abheben von mindestens zwei Kabeln von ihren Zündkerzen und sie so vertauschen, dass jedes Kabel auf einer fremden Zündkerze wieder befestigt wird. Man muss sich nur merken, welche Kabel man vertauscht hat, um sie vor dem Anfahren wieder auf die zu ihnen gehörige Zündkerze zu bringen.

2. Herausnahmen der Verteilerkohle aus dem Magnet.

3. Sperrvorrichtung mit anzuhängendem Sicherheitsschloss an die Schaltung.

4. Sperrvorrichtung mit anzuhängendem Sicherheitsschloss an die Schaltung.

4. Vorrichtung mit anzuhändendem Sicherheitsschloss, um die Handbremse in fest angezogenem Zustand festzustellen.

Wenn solche Sicherungsmassnahmen getroffen werden bevor man das Auto ohne Aufsicht stehen lässt, ist die Wahrscheinlichkeit eines Diebstahles nahezu ausgeschlossen. Die Diebe haben nicht soviel Zeit, erst festzustellen, warum der Wagen nicht läuft und umständliche und auffällige Untersuchungen am Motor anzustellen. Sie können sich bei der Natur ihres verbrecherischen Geschäfts eben nur für fahrbereite Wagen interessieren. Es liegt also an den Automobilhaltern und Kraftfahrer, das Automobil so zu sichern, dass es für den Unberufenen nicht mehr fahrfertig ist. Dann werden die Automobildiebstähle bald rapid abnehmen, und allen Teilen wird Aufregung, Sorge und Gefährdung von Leben und Eigentum erspart.

Der Autojurist

Autotechnik vorgebildete Richter und Staatsanwälte erforderlich

Die Verkehrsunfälle beschäftigen in immer grösserem Umfang die Gerichte. In Grosstädten ist man dazu übergegangen, besondere Richter mit der Aburteilung von Verkehrsunfällen zu betrauen. Die Justizverwaltung hat diesen Juristen die Möglichkeit verschafft, praktisch und theoretisch Verkehrsfragen zu studieren. Natürlich konnte das nur in verhältnismässig geringem Umfang erfolgen, da der grösste Teil der Richter und Staatsanwälte selber nicht ein Verkehrsmittel bedienen oder bedient haben. Im Vordergrund aller Verkehrsfragen steht heute das Kraftfahrzeug und daher auch im Mittelpunkt der meisten Verkehrsunfälle. Im Zweifel soll es natürlich immer der Autofahrer gewesen sein, solange man es vom Standpunkt des Fussgängers aus betrachtet. —

Aber auch der Kraftwagenführer braucht heute Schutz vor dem unvorsichtigen oder böswilligen Fussgänger

Der Richter wird in den meisten Verkehrsunfällen nur dann richtig entscheiden können, wenn er sich selber mit den technischen Fragen, die beim Kraftwagen und bei anderen Verkehrsmitteln in Frage kommen, unterrichtet hat. Auf diesem Gebiet kann daher von der Justizverwaltung nicht genug getan werden.

Dankenswert ist es, dass das Polizeiinstitut für Technik und Verkehr in Berlin eine Anzahl von VSerkehrsjuristen eingeladen hatte, um ihnen zu zeigen, wie die Bremsen bei den einzelnen Kraftfahrzeugen wirken und welche Zeit und welche Entfernung der Wagen braucht, um bei einer entsprechenden Geschwindigkeit zum Stehen zu kommen. Viele Richter, die vom Autofahren praktisch nichts verstehen, glauben nämlich meist, der Verkehrsunfall sei nur deshalb eingetreten, weil der Fahrer zu spät gebremst hat. Dass der Fahrer aber immer noch mit einem unbeträchtlichen Bremsweg rechnen muss, wird nicht in Rechnung gestellt. Bei einem Fahrzeug, das mit etwa 40 km Geschwindigkeit fährt, ergeben sich Bremswege von 10—25 Metern. Der Wagen fährt also noch diese Strecke bis er wirklich zum Stehen kommt. Um diese Entfernung handelt es sich dann meistens. Dieser Bremsweg wird in vielen Fällen dem Kraftwagen zugute gerechnet werden müssen, dem plötzlich ein Hindernis in den Weg tritt. Bei grösserer Geschwindigkeit sind die Bremswege natürlich entsprechend länger.

Aber auch der Wagenführer kennt meistens nicht die Länge des Bremsweges seines Wagens bei den einzln. Geschwindigk.

Es gibt nun verschiedene Apparate, die den Bremsweg des Wagens bei den verschiedenen Geschwindigkeiten anzeigen. Leider wird aber davon heute noch wenig oder gar nicht Gebrauch gemacht. — Selbst bei erfahrenen Kraftwagenführern herrschen oft recht sonderbare Ansichten über die Länge des Bremsweges. Gute Fahrer behaupten fälschlicherweise, ihren Wagen jederzeit sofort zum Stehen bringen zu können, wenn die Geschwindigkeit eben nicht zu gross ist. Der Richter, der selber aber praktischen Bremsversuchen beigewohnt hat, wird einigermassen richtig darüber urteilen können, ob rechtzeitig oder zu spät gebremst wurde. Natürlich sind für die Bremswege sehr viele Faktoren massgebend, so die Geschwindigkeit des Wagens die Beschaffenheit der Strasse und die Bereifung des Wagens.

Immerhin können die praktischen und theoretischen Belehrungen nun nicht den Richter zum Verkehrssachverständigen machen. DDie Hinzuziehung wirklicher Autosachverständiger wird sich nicht vermeiden lassen. Sicher kommen heute bei unseren Gerichten gerade in Verkehrsangelegenheiten ein eReihe von Urteilen vor, die vielleicht nicht so gefällt worden wären, wenn die Richter und Staatsanwälte mehr praktische Erfahrung im Kraftwagenverkehr hätten. Hoffentlich dehnt die Justizverwaltung die praktische und theoretische Belehrung der Richter und Staatsanwälte auch bei uns in Polen weiter aus, da sich die Verkehrsunfälle mit zunehmendem Verkehr ständig vermehren werden.

Autoersatz

Der Stein der Weisen ist nunmehr gefunden worden. Die Verkehrsfrage ist gelöst. Es gibt keine Stockungen mehr; die Schutzmänner mit den gestreckten Armen können pensioniert werden, und eitel Freude wird an allen Strassenkreuzungen herrschen.

Das Heilmittel ist da. Es bewährt sich der alte Satz: dass wo die Not am grössten, wohl auch die Hilfe am nächsten sei. Das Anwachsen des Autoverkehrs hat die Verkehrsmisere verschuldet. Der Wahlspruch: Jedermann sein eigenes Auto! kam den Wünschen der Zeit und der Menschen entgegen. Jedermann hat es eilig, und ausserdem sieht es elegant und schön aus. Also kaufte sich jedermann ein Auto, natürlich auf Stottern, und bezahlte es behende mit Wechseln. Als aber die Zeit erfüllet war, und die Wechsel nicht mehr laufen wollten oder durften da fiel ein findiger Kopf auf die Erlösung, mit dem er allen helfen konnte. Er erfand ein neues Prima-Wechsel-System, sozusagen ein Wechsel-Getriebe-System: schöne, lange, lithographierte Wechsel mit Vierradbremsen. Wechsel mit unbegrenzter Laufzeit wegen der Vierradbremsen! Kommt so ein Tag des Schreckens, der im geschäftlichen Leben Verfalltag genannt wird, so wird die rechte oder linke Bremse gezogen. Es erscheint der Herr Notar auf dem Plan, um den ganz unerwünschten Prozess anzubringen. Das alles geht lautlos vor sich, reibungslos. Die Autos werden stillgelegt, und man lässt auf die Strasse nur Prima-Wechsel mit Vierradbremsen laufen. Solch ein Prima-Wechsel befördert weit mehr: der Aussteller ist der Chauffeur, der Akzeptant sitzt drin, der Garant bekommt den besten Platz, und alle fahren los ins Blaue und ins Weite. Man hört sie nicht, man sieht sie nicht; denn wozu gibt es das gut gefütterte Wechsel-Portefeuille und die Verkehrsnot hat kein Ende. — Herz, was willst du noch mehr?

Die Techniker sitzen wie die betrübten Lohgerber und wissen mit ihren schönsten Motoren nichts anzufangen; denn mit der Laufdauer eines Prima-Wechsels mit Vierradbremse können sie nicht konkurrieren. Die Tankstationen werden stillgelegt; eine herrliche Ruhe liegt auf allen Strassen und Plätzen. Es gibt kein Verkehrsproblem mehr. Ist der eine Prima-Wechsel mit Vierradbremse ein wenig abgenutzt, so wird ihm ein Anhänger gewährt, für den man einen alten Namen hat, die Allonge. Jedermann besorgt sich das beizeiten selber. Und nur die Zivilkammern — müssen vermehrt werden. Das können wir ganz gut aushalten. Ist das Verkehrsproblem gelöst, so kommt es auf ein paar Richter und Kammern auch nicht mehr an. — Ausserdem ist die neue Reperaturwerkstatt für Prima-Wechsel mit Vierradbremsen ja in jedem nächsten Papierladengeschäft zu finden.

—◆◆◆—

Mein Fahrschullehrer spricht

„Junger Mann, passense Achtung 'ne bisken! So könn'se 'n Roller im Kinderjarten steuern, aber nich 'nen Zweedutzendfeerdijen. Wo hamse denn de Hand, Mann! 'n Volang ist keen Kochtopp — feste zujepackt, Sie vabrenn' Ihnen nich!...

„Fahrnse'n mal an, den Herrn Wachmeesta, fahrense'n man ruhig an! Wat sein'se, wat Ihnen der erzählt! Een Märchen aus Dausendundeine wird det nicht, junger Mann! So — — jetzt jemse' Jass! Jass sellnse jeben! Herr du meine Jiete, wat denken se denn nach? Wollnse 'nen Jroschen in'n Jassautomaten werfen? So — det zischt, det surrt, det zieht!"

„Wat mein'se woll, wat hier stinkt? Jawoll, da zerbrechen se Ihnen den Kopp, wat? De Handbremse duftet, junger Mann, de Handbremse! Jawoll! Vorhin hamsese anjezogen, nich — und dabei is et jeblieben! Wat dut die Handbremse in so'm Fall? Wat sellse dun? Se stinkt zum Himmel! Wie'n Wald voll dotjejangene Affen, jawoll! Also — losjemacht de Handbremse! Mensch!! H a n d - Bremse, det sagt doch der Name vons Kind — wat wollnse'n da mit Ihre Sülzbeene!? Lassense doch die Pedäler in Frieden — wa ham doch hier keene Nähmaschine, Mann!

„Nu — man ausjestiejen een bisken. Haube hoch! Tja, junger Mann, 'n frischjepuderten Säuchling is det nich, so 'ne olle ehrliche Fahrschulkarre! Da könn'se Ihnen Teng bei holen, — macht nischt: Händewaschen is der Anfang von alle Sauberkeit! So! Nu erzählnse man, wat 'ne Zindkerze is und wat se soll und wozu der liebe Jott se afunden hat!

„Ick vasteh nich?... — Ach, watse sagen! Sie sin imstande und flanzen Zindkrezen uffn Weihnachtsboom, wat? Haste Teene, Anton!? Na: nu stellnse Ihnen man vor, junger Mann, Se sin uff 'ne jerade Sschosseh an 'nen schiefen Boom jerasselt, nich? Bei Ihre Fahrtkenntnisse und Steuerbejabung wird Sie det nich weiter schwer fall'n. Na und da liejense nu ratenweise rum, und wat een Auto war, det is nu 'ne Schraubenhandlung nachm Erdbeben von Messina. Und nu stehnse vor die dankbare Uffjabe, det Jefährt wieda richtich zusammenzusetzen. Beschreibense mal, wie Se det anfangen würden

„Morje nehm' ick frei, det ick mir mal 'nen Tach lang auslachen kann!... Meine Fresse! Wissense, wat det wird, wat Sie da zusammenbasteln? Det wird 'ne Badewanne oder 'n Kachelofen, aber nich 'ne Maschine, Menschenskind! Da is ja een Zylinda übrich! Wollnse den uff'n Kopp setzen, Mann, und Hochzeit machen? Und det Auspuffrohr? Wat soll denn det Auspuffrohr vorm Verjaser? Mann, werdense doch lieber Rohrlejer bei de Jasswerke!....

„Ha, nu weita, — imma in die Jejend von de Schariteh, det wa's nachher nich so weit ham!..."

Die Weihnachtsgans

Eine fröliche Geschichte von Anna Jussen.

Vor einem sehr feinen Geschäft in der Hauptstrasse steht eine sehr elegante Frau, und überblickt die ausgestellten Gänse. Das scheinen recht gute, recht fette und recht saftige Gänse zu sein. Im Geist sieht die junge Frau sie schon knusprig gebraten auf der Festtafel und dankbar gedenkt sie der weissen, sich fett fütternlassenden Gans, wie sie auf dem pommerschen Landgute einherwatschelt, eigens nur dazu da, der gnädigen Frau einen Festbraten zu liefern. Wie die junge hübsche Frau so verklärt vor dem Laden steht, hat sie selbst Aehnlichkeit mit einer schönen, lieben, pommerschen Fettgans. Das rosige, etwas volle Gesicht, die hellen blauen, etwas wässerigen Augen, die volle, weiche Brust unter der hellen schimmernden Pelzjacke, und nun, da sie in das Geschäft eintritt, die kurzen, trippelnden ein wenig watschelnden Schritte. Sofort stürzt der Ladeninhaber höchstselbst auf die Kundin zu: „Eine Weihnachtsgans? Aber natürlich, gnädige Frau, wir haben beste Qualität, prima Mastgans, diese hier, etwas leichter, 18 Mk., oder diese schwere, prima erstklassig 22 Mk., noch eine mittlere 19.50 Mk.“ Die gnädige Frau sucht und wählt und ist vorläufig einmal tief und ernst beschäftigt. Keine Kleinigkeit solche Gans zu kaufen. Vielleicht ist sie zu alt, und alles Braten und Kochen vermag sie nicht zu erweichen, so dass man schliesslich einsieht, man hat eine Gans aus der Steinzeit und muss sie ins Nationalmuseum überweisen. Oder aber sie ist zu fett und man verdirbt sich gründlich den sowieso festlich überladenen Weihnachtsmagen. Was hat man mit so einer Gans für Sorgen! Die moderne Schlankheit darf sie beileibe nicht haben, sonst ist der Herr Gemahl unzufrieden. Es geht doch nichts über die schöne, weiche, deutsche Molligkeit.

Nach langer Qual hat die hübsche, junge Gnädige endlich ihre Wahl getroffen und die Gans wird verpackt. „Dürfen wir sie Ihnen zuschicken, gnädige Frau?“ — „Es geht nicht, ich muss ein Auto nehmen und die Gans selbst mitnehmen, in zwei Stunden ist Bescherung, da hat Minna noch alle Hände voll zu tun.“ Schon stürzt ein Angestellter davon, ein Auto zu holen. Die gnädige Frau steigt ein, das Auto fährt. Viele Strassen durchquert es, und plötzlich in einer weniger belebten Strasse geht die schlecht schliessende Tür des Mietwagens auf, und da das Auto auch gerade noch eine Kurve macht, fliegt die Weihnachtsgans auf die Strasse. Die gnädige Frau schreit äusserst ungnädig auf, als sie ihres Weihnachtsabends schönsten Traum entschwinden sieht. Der Chauffehr merkt nichts. Die Dame trommelt gegen die Scheiben. „Ah schon wieder die verfluchte Tür“ denkt der Chauffehr. „Ganz? Natürlich ick wer se ganz schliessen“. Eilig fährt er, mit gewandtem Griff die Tür zuwerfend, denn die Dame hat es sehr eilig.

Die Weihnachtsgans lag einige Minuten verlassen im Lichte der Strassenlampe. Nicht allzu weit von ihr entfernt taucht jetzt ein Schupomann auf. Er sieht das helle, vornehm verschnürte Paket liegen. Im selben Augenblick kommt von der anderen Seite eine Frau. Der geübte Blick des Schutzmannes sieht sofort, wen er hier vor sich hat: eine jener unverschuldet Armen, die mühsam von ihrem kargen Arbeitslohn leben, viele kleine Kinder, wenig Lohn haben... Eine von den Frauen, die trotz grösster Armut peinlich sauber sind. Sieh man nur diese oft gewaschene helle Kattunschürze, die reine Biberbluse, an den Ellenbogen ordentlich geflickt, das alte, aber überall gestopfte Wolltuch. Die Frau tritt an das Paket heran und hebt es auf. Fast taumelt sie, so schwer ist es für ihre schwachen Kräfte. Der Schutzmann sieht und sieht zu. In seinem frischen, gutmütigen Gesicht sind die Gedanken zu lesen. Soll er vortreten, wie es seine Pflicht erfordert — und das Paket beschlagnahmen? Er sieht wie die Frau das Paket betastet, erstaunt, ängstlich, dann freudig überrascht. In ihrem armen, abgehetzten Gehirn drängen sich die Gedanken. Ist das wirklich eine Gans? Es scheint wirklich eine Gans zu sein. Davon können sie, wenn sie es richtig einteilt, 8 Tage etwas haben. Und das Geld, wovon sie Fleisch kaufen wollte, das gäbe ein Paar Strümpfe für das Kleine. Aber das Paket, wie kommt es auf die Strasse? Das hat einer verloren. Was sind das für blinkende Knöpfe da? Ah, der Schupo! Nun ists aus mit der ganzen Gansherrlichkeit. Der Schutzmann aber hat in diesem Augenblick die Augen der Frau gesehen. Das sind die Augen einer Mutter, die in Sorge um ihre Kinder verwelkt, sind sanfte, gütige, traurige Frauenaugen, sind seiner Mutter Augen, die längst nicht mehr leuchten, gestorben sind, sind die Augen der Marie, der Mutter, die in Armut ihren Sohn gebar — Da ist dem jungen Schupomann der Kampf entschieden. Mit ein paar Schritten ist er bei der Frau. Er hebt das wieder zur Erde geglittene Paket auf, legt es der Frau in den Arm und sagt leise aber fest:

„Ihr Paket ist Ihnen gefallen, bringen Sie es schnell nach Hause! Es wird sehr kalt werden, diese Nacht!“

Er drängt die Frau auf den Heimweg, macht kurz kehrt und geht eilends weiter.

Einsam wird es, und aus dem tiefen Himmelsdunkel leuchten die Sterne der heiligen Nacht. Sonderbar, dem Schutzmann ist auf einmal ganz weihnachtlich zumute.

Und unsere gnädige Frau? Die ist nun mal wieder recht zu bedauern. Keine Weihnachtsgans durch die Dummheit eines Chauffeurs. Und zu spät, dass man eine neue beschaffen kann. So eine gute, schöne fette Gans war das. Soll man sich da nicht ärgern?

Und dem Ehemann darf sie nichts davon sagen. Der würde höchstens schimpfen. So grob sind die deutschen Männer. Ausgelacht würde sie noch obendrein. Also, na schweigen wir...

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, muss Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Achtung Kraftfahrer!

Wir haben festgestellt, dass noch eine grosse Anzahl von Kollegen das Benzin und Oel nicht von unserer Tankstation bezieht, obwohl dieselben dazu die Möglichkeit haben. Da ein Teil vom Verdienst in die Unterstützungskasse des Verbandes geht, ist es Pflicht eines jeden Kollegen dieses Unternehmen zu unterstützen.

Die Tankstelle befindet sich in Katowice auf der ul. Starowiejska 3, (Alte Dorfstr.) bei der Fiat-Vertretung sowie in Król. Huta auf dem Ringe.

Der Vorstand
des Z. Z. A.

Verschiedenes

L. Z. 128. Ein neues Luftschiff im Bau.

Die neue Zeppelinhalle in Friedrichshafen ist fast fertig. Das westliche Tor geht ebenfals seiner Vollendung entgegen. Bis Mitte Dezember wird die Halle ihrer Bestimmung übergeben werden können. — Jetzt ist bereits mit dem Bau des Luftschiffes „L. Z. 128" begonnen, dessen Pläne bereits fertiggestellt sind. Das neue Luftschiff wird im Frühjahr 1931 fertig sein und im Sommer bereits seine grossen Fahrten antreten. Nach den neuen Plänen werden die Passagierkabinen und der Salon nicht mehr in die vordere Gondel aufgenommen, sondern in das Innere des Schiffes, und zwar in seine Mitte, gelegt. Die vordere Gondel, die kleiner ausgeführt wird, dient nur noch als Führer- u. Navigationsstad, gewissermassen als Kommandobrücke. Im übrigen wird der äussere Anblick etwa der gleiche sein wie beim „Graf Zeppelin", nur wird der Schiffskörper etwas gedrungener erscheinen.

* * *

Dr. Eckener teilte in einer Besprechung über die Vorbereitungen für die Nordpolfahrt des „Graf Zeppelin" mit, dass zurzeit noch keine Einbauten am Luftschiff vorgenommen werden. Das Schiff steht noch voll unter Gas. Auch während der Einbauarbeiten sollen nur die Zellen entleert werden, die bei den Arbeiten hindernd wirken können. Ueber die Veränderungen, die im Innern des Luftschiffs zunächst vorgenommen werden sollen, kann noch nichts Bestimmtes beschlossen werden, da alles von den weiteren Verhandlungenn mit dem in Frage kommenden englischen Hauptvorsicherer abhängt. Mitte Februar werden die ersten Probefahrten erfolgen. Während des Winters sollen im übrigen keine Fahrten ausgeführt werden, die etwa der Erkundung der Einwirkung von Kälte oder Witterungseinflüssen dienen könnten, da solche Erfahrungen bereist zur Genüge gesammelt sind und die statistischen Aufzeichnungen hierüber restlos Aufschluss geben.

Einflug und Ueberfliegung polnischer Gebiete.

Am 23. September 1929 sind in Polen neue Vorschriften für den Einflug nach Polen und die Ueberfliegung polnischen Gebiets durch fremde Luftfahrzuge in Kraft getreten.

Im Sinne dieser Vorschriften muss ein jedes Luftfahrzeug, welches in Polen einfliegt oder polnisches Gebiet überfliegt, mit einer Bescheinigung versehen sein, welche die unentbehrlichen Angaben über das Luftfahrzeug, die Besatzung, Passagiere und beförderte Güter enthält. Zur Ausgabe solcher Bescheinungen sind die polnischen Konsularvertretungen im Auslande berechtigt.

Für Luftfahrzeuge solcher Länder, die dem Internationalen Abkommen über den Luftverkehr vom Jahre 1919 beigetreten sind oder die mit Polen ein diesbezügliches Abkommen getroffen haben, werden die genannten unverzüglich und gebührenfrei ausgestellt. Eine Ausnahme bilden Militär- oder andere staatliche Luftfahrzeuge, die für den Einflug nach Polen oder die Ueberfliegung polnischen Gebiets einer auf diplomatischem Wege einzuholenden Genehmigung bedürfen.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen u. Gütern mit Luftfahrzeugen bedarf in Polen einer besonderen Genehmigung der zuständigen Behörden.

Hinsichtlich des Einfluges nach Polen oder Ueberfliegens polnischen Gebiets von privaten Luftfahrzeugen anderer Länder, müssen sich die interessierten Personen an die polnischen Konsularvertretungen im Auslande wenden die sich dann wegen der Erwirkung einer Genehmigung an die zuständigen Behörden wenden.

Erkundungsflug nach dem Südpol.

Commander Byrd hat einen erfolgreichen Erkundungsflug nach dem Süden unternommen. Der Flug führte bis zu der 700 Kilometer südlich auf dem Polarplateau gelegenen Queen-Maud-Kette. Auf dem Rückweg war das kleine Expeditionsflugzeug zu einer Notlandung gezwungen, wurde aber von einem grösseren Apparat, der vom Hauptlager aufstieg, wieder flott gemacht und konnte nach einigen Schwierigkeiten trotz des besonders ungünstigen Wetters, der Kälte und des Schneesturms, seinen Rückflug ins Lager glücklich vollenden.

Das Riesenflugboot „Romarr"

ist beim Start zu dem geplanten Flug nach Spanien und den Kapverdischen Inseln verunglückt. Als sich die Maschine in Bewegung gesetzt hatte und eine kurze Strecke auf der bewegten Ostsee vor Travemünde entlang geglitten war, lief ein Schwimmkörper, der anscheinend schadhaft geworden war, voll Wasser. Das Flugzeug überschlug sich. Dabei brach eine Steuerfläche ab, und der ganze Rumpf lief voll. Die Besatzung konnte sich nur mit grosser Mühe retten. Das stark beschädigte Flugzeug wurde in den Hafen geschleppt.

Dies ist jetzt das zweite „Romar"-Boot, das infolge eines Unfalls (Ursache: mangelnde Seefähigkeit) ausser Dienst gestellt werden muss. Das adere Boot wurde vor wenigen Wochen beim Landen so stark beschädigt, dass mehrere Schotten des Rumpfes voll liefen, so dass das Boot auf den Meeresboden versank und erst mühselig wieder heraufgezogen werden musste.

Das Ende einer Trauung in Flugzeug

oder wenn's nimmer höher geht. Aus Roosevelt Field (Long Island) wird gemeldet: In einem Flugzeug, das in einer Höhe von 800 Metern mit einer

Geschwindigkeit von 175 Stundenkilometern dahinflog, fand am 25. November eine Trauung statt, die mit dem Fallschirmabsprung des Brautpaares und der 12 Hochzeitsgäste ihren Abschluss finden sollte. Die junge Frau, die zuerst absprang, konnte den Fallschirm nicht rechtzeitig aufreissen und stürzte aus einer Höhe von 300 Metern tödlich ab. Auch bei dem Bräutigam missglückte der Absprung, so dass er tot liegen blieb. Nachdem der nächste, der absprang, beinahe in einen Zementmischer gefallen wäre, verzichteten die übrigen Hochzeitsgäste auf den Absprung.

Selbsttätige Autobremse. Nicht wenige Unglücksfälle sind dadurch entstanden, dass parkende Autos in Bewegung kamen. Man kann nur eine zusätzliche Bremse konstruieren, die durch das Gewicht des sitzenden Chauffeurs ausgeschaltet wird. Verlässt der Chauffeur seinen Platz, so schaltet sich die Bremse von selbst wieder ein. Ebenso kann das Abschalten der Zündung sowie des Getriebes selbsttätig mit dem Verlassen des Führersitzes erfolgen. Immerhin hat das Verfahren in Ausnahmefällen wohl auch seine Nachteile. STK.

Die Luftfeuerwehr von New York.

Die gigantischen amerikanischen Wolkenkratzer sind naturgemäss soweit menschenmöglich feuersicher gebaut und mit allen möglichen Feuerlöschapparaten versehen, so dass es nur höchst selten vorkommt, dass grössere Feuerschäden durch Brände oder gar Brandstiftungen entstehen. Kommt es aber einmal so weit mit dem roten Hahn, war bisher die erdgebundene Feuerwehr aus begreiflichen Gründen machtlos: die obersten Etagen konnten mit keiner noch so langen Leiter erreicht werden. Der kluge Mann baut vor; und so fasste der Magistrat von New York jetzt den Entschluss, der städtischen Feuerwehr eine regelrechte Fliegerabteilung mit eigens zu diesem Zwecke ausgerüsteten Feuerlöschflugzeugen anzugliedern. Die Organisation der ersten Luftfeuerwehr der Welt ist im vollen Gange. Zum Löschen wird kein Wasser, sondern ein chemisches Präparat verwandt.

Nordpolflieger Eielson in Alaska notgelandet und verschollen.

Der amerikanische Flieger, Leutnant Karl B. Eielson, der sich im Jahre 1928 durch die mit Sir Hubert Wilkins gemeinsam ausgeführte Ueberfliegung des Nordpols Weltruhm erwarb, ist im Eise Alaskas verschollen.

Nach den letzten Nachrichten, die in Nome (Alaska) eingetroffen sind, musste der Flieger, als er mit seinem Flugzeug die Besatzung eines eingefrorenen Schiffes auf das Festland befördern wollte, in den weltverlorenen Eiswüsten eine Notlandung vornehmen. Andere Nachrichten wollen sogar wissen, dass er abgestürzt und das Wrack seiner Maschine von Eskimos entdeckt sei. Eine Hilfsexpedition ist mit einem Hundeschlitten abgesandt worden. Die Nachforschungen mit Hilfe von Flugzeugen werden zurzeit durch wütende Schneestürme unmöglich gemacht.

Eielson steuerte im April 1928 jene Maschine, die mit dem früheren australischen Fliegerhauptmann Wilkins an Bord den Nordpol überquerte. Die beiden Flieger legten die Strecke von Point Barrow in Alaska bis Green Harbour auf Spitzbergen, im ganzen 2200 Seemeilen, über das Polareis hinweg zurück. Sie benötigten für ihre abenteuerliche Luftreise, die teilweise über Gebiete führte, die ein menschliches Auge niemals zuvor gesehen hatte, in 20 Stunden und 20 Minuten zurück. Eielson galt als der erste Spezialist für arktische Fliegerei.

Bevor er den ruhmgekrönten Polarflug antrat, hatte er schon Jahre zuvor grosse Erfahrungen im Luftsportdienst im arktischen Gebieten sammeln können. Er beflog mit einem Postflugzeug die weiten und menschenleeren Einöden Alaskas.

Mit unbrauchbarer Fussbremse.

Wie betriebsunsicher manche Fahrzeuge, die sich im Verkehr befinden, beschaffen sind, zeigt wieder ein Fall, der sich am 21 November in Halle zugetragen hat. Ein Lastauto mit Anhänger der Firma Burckhardt in Eisleben, von dem Kraftfahrer P. geführt, fuhr am Ueberweg des alten Thüringer Bahnhofs in Halle in die für eine Rangierfahrt ordnungsmässig und rechtzeitig geschlossene Schranke. Sämtliche acht Schrankenbäume wurden durchbrochen und zerstört. Die Rangierlokomotive mit zwei Wagen kam rechtzeitig vor dem Ueberweg zum Halten. Menschen sind nicht verletzt worden. Das Auto wurde beschädigt. Nach Feststellung des gerichtlichen Sachverständigen war die Fussbremse des Autos unbrauchbar und die Handbremse nicht allein imstande, das Fahrzeug zum Halten zu bringen.

Dieser Fall beweist wieder, wie leichtfertig manche Unternehmer ihre Fahrer mit Mängeln behafteten Fahrzeugen in den Verkehr fahren lassen. Wagt der Fahrer, die bestehenden Mängel, wie es seine Pflicht ist, erst beseitigen zu lassen, was mit Geldkosten und Zeitverlust verbunden ist, dann kann er meistens sicher sein, dass er seine Stellung am längsten innegehabt hat. Eine öftere behördliche Kontrolle der Fahrzeuge wäre hier angebrachter. Fahrern und Halter von Kraftfahrzeugen raten wir aber dringend sich die Kraftverhehrsordnung näher anzusehen und unbedingt danach zu handeln.

Produktions- und Exportzahlen aus der Automobilindustrie der Vereinigten Staaten u. Canada.

Die Automobilindustrie der Vereinigten Staaten und Canada stellte in den ersten acht Monaten des vergangenen Jahres 4.443.350 Kraftfahrzeuge her Davon entliefen auf Personenwagen 3,831.045 und auf Lastwagen 612.305. Im gleichen Zeitintervall des vorvergang. Jahres wurden insgesamt 3,236.364 Kraftfahrzeuge oder 2,857,630 Personen- und und 379,734 Lastwagen erzeugt, so dass sich für Januar - August 1929 eine Fabrikationserhöhung von 1,206,986 Wagen ergibt.

715,134 Kraftfahrzeuge (488,178 Personen- und 226,956 Lastwagen), oder 18,2 Prozent der Produktion, wurde von Januar bis einschliesslich Juli 1929 ans Ausland verkauft, während in der gleichen Periode des Vorjahres die Verkäufe ans Ausland 482 732 Kraftwagen (380,453 Personen- und 102,279 Lastautos) oder 17,6 Prozent der Fabrikation betrugen.

Zeitsparende Sauberhaltung der Kraftfahrzeuge.

Von der grossen Zahl derjenigen, die das Kraftfahrzeug für Beruf, Sport und Erholung benutzen, ist nur ein kleiner Teil in der Lage sich einen

Chauffeur zu halten, oder die gangbarsten Instandhaltungsarbeiten von Anderen ausführen zu lassen. Je mehr aber der Kleinwagen Eingang findet, um so grösser wird die Zahl derjenigen werden, die selbst Führer oder Pfleger ihres Fahrzeugs sein müssen. In dem Masse aber, wie die Arbeitszeit dafür zunimmt, wird der Nutzen des Wagens abnehmen. Deshalb muss man ausser der Forderung nach leichtester Bedienbarkeit auch noch die andere nach leichter Instandhaltung stellen und hier ist die Reinigung von besonderer Bedeutung. Sie zu erleichtern, ist einmal Aufgabe des Konstrukteurs, der er sich durch glatte eckenlose Formgebung, vollständigen Abschluss der Motorhaube von unten. Scheibenräder usw. zu entledigen sucht. Dann aber sind auch die in der Garage vorhandenen Hilfsmittel für das Waschen und Sauberhalten des Fahrzeuges von Bedeutung. Von ihrer Güte und Zweckmässigkeit wird es abhängen, in welcher Zeit eine vollständig ausreichende Säuberung vor sich gehen kann. Auch hier ist durch grosse und kleine Verbesserungen schon manches Gute an Hilfsmitteln geschaffen worden. Dabei ist die in der Garage befindliche Wasserleitung eine f st unerlässliche Bedingung. Der Wasserstrahl aber wird allein nicht immer imstande sein, den vorhandenen Schmutz zu lösen. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes verwendet man in Amerika deshalb ein Strahlrohr, in dessen vorderem Ende Seife in der Weise angeordnet ist, dass von dem vorbeifliessenden Wasser Teile aufgelöst werden und nun nicht mehr reines Wasser, sondern eine Seifenlösung zum Abspritzen des Wagens verwendet wird, die naturgemäss eine erhebliche grössere Reinigungskraft zu entfalten vermag. Zum Schluss erfolgt dann wieder das Abspritzen der Karosserie mit reinem Wasser. So hat man in Grossgaragen vielfach auch schon statt der von Hand bewegten mechanisch betriebene Bürsten verwendet, die für Spezialzwecke besondere Formen erhalten und eine wesentlich schnellere Erledigung der in Frage kommenden Arbeit zulassen. Solche Hilfsmittel aber, die in ihrer Anschaffung verhältnismässig teuer zu stehen kommen, rentieren sich naturgemäss nur für Grossgaragen, bei denen sie täglich mit Erfolg benutzt werden können.

Ein neuer Rohölmotor,

eine schwedische Erfindung. Wie wir Zeitungsnachrichten entnehmen, hat der schwedische Zivilingeneur K. I. E. Hesselman einen neuen Motor konstruiert, der das Problem der Benutzung von Rohöl bei leichten Motoren mit relativ hoher Umdrehungszahl, vor allem bei Automobil- und Flugzeugmotoren, gelöst haben soll. Schwedische Pressestimmen äussern sich folgendermassen: „Bei der neuen Erfindung handelt es sich um einen Tiefdruckmotor mit elektrischer Zündung, dessen Merkmale in der Praxis mit denen des Benzinmotors übereinstimmen, der aber mit dem Mitteldruck und der güten Nutzleistung des Dieselmotors arbeitet. Die Bedeutung der Erfindung liegt darin, dass das relativ teure Benzin durch das wesentlich billigere Diesöl ersetzt wird. Bei der Verwendung des Motors für Flugzeuge wird auch die bedeutend herabgesetzte Feuersgefahr von Wichtigkeit sein. Die Erfindung wurde in den meisten wichtigen Ländern zum Patent angemeldet. Die Londoner Omnibus-Gesellschaft glaubt durch Einführung dieses Motors ihre Betriebskosten um jährlich 1 Mill. Pfund vermindern zu können. — Die Ausnützung der Erfindung ist jetzt durch ein englisch-schwedisches Konsortium sichergestellt worden. das ein Unternehmen mit dem Sitz in London (Oil Motors Ltd.) mit einem Aktienkapital von 275 000 Pfund Sterling gebildet hat. In England steht hinter diesem Unternehmen die Imperial Chemical Ltd. durch The Finance Comp. of Great Britain and American; in Schweden sind interessiert die Bankfirma C. G. Cervin und die Skandinaviska-Kredit Aktiebolaget“.

Lastauto mit Brikettantrieb.

Der Preis der nutzbaren Kalorien in Braunkohle und Benzin verhält sich ungefähr wie 1:5. Gelinge es, statt Benzin Braunkohle zum Antrieb der Kraftwagen heranzuziehen, so wird der Betrieb von Lastwagen ungemein viel billiger sein als heute. (An den Betrieb von Personenwagen mit Braunkohle oder Holzkohle denkt man heute nicht. doch ist dies für eine spätere Zukunft nicht ausgeschlossen). Nun haben Finnland und Frankreich schon seit Jahren gute Ergebnisse mit dem Betrieb von Kraftwagen durch Holzkohlengas gemacht. An die Braunkohle ging aber erst vor kurzem die Bonner Generatoren-Gesellschaft heran und nach längeren Vorarbeiten ist die Herstellung eines 5-Tonnen-Lastwagens bei dem der Antrieb statt durch Benzin mit Braunkohle erfolgt. — Da sind freilich allerlei Nachteile. Die Briketts brauchen natürlich Fremdheizung als Anfangszündung, es dauert etwa 7 bis 10 Minuten. bis der Wagen betriebsfertig ist. In Behandlung und Bedienung des Motors soll angeblich keine Anderung gegenüber dem Benzinmotor eintreten.

Auto-Nachrichten.

Die italienische Automobilindustrie beschäftigt in 12 Betrieben 42000 Arbeiter. Die Jahreserzeugung 1928 betrug rund 60.000 Kraftwagen

* * *

In Finnland verkehren gegenwärtig 24.146 Personenkraftwagen. Davon kommen auf die Städte 9908 Wagen, während auf dem Lande 14.238 laufen. Von den 10041 Lastkraftwagen verkehren in den Städten Finnlands 5237 und auf dem Lande deren 4804.

* * *

Die deutsche Reichspost beförderte im Jahre 1927 rund 53 Mill. Reisende mit Kraftwagen.

* * *

Am 1. Juli 1929 betrug der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland 1,18 Mill. Im Verhältniss zum Jahre 1929 ist eine Zunahme von 269 000 (29,5 v. H.) Fahrzeuge zu bemerken. Der Zuwachs an Lastwagen war verhältnismässig gering, nämlich 16 v. H., der Zuwachs an Personenwagen dagegen betrug 23 v. H. und ist um 81.200 Fahrzeuge gestiegen.

* * *

Am 15. Juli 1929 waren in den Vereinigten Staaten von Amerika 4232 behördliche zugelassene Flugzeuge vorhanden, d. h. auf 25.000 Einwohner kommt ein Flugzeug.

Danzig ist mit 905.000 t jährlichem Umschlag der grösste Holzhafen Europas.

* * *

Japan besitzt gegenwärtig folgende Fluglinien: Osaka — Tokio (440 km), Osaka — Fuoaka (500 km), Tokio — Sendai (370 km) und Sakai — Oita über Takamatsu und Imaharu (425 km). Dem Privatflugverkehr stehen 17 Flughäfen zur Verfügung. Drei weitere Fluglinien sind geplant.

* * *

Die Anzahl der Ingenieure und Techniker in der Sowjetunion beträgt 78.056. 43.274 (53.4 v. H. haben Hochschulbildung und 34.782 (44.5 v. H.) Mittelschulbildung. In den Betrieben sind 62,7 v. H. und in den Verwaltungen 32,3 v. H. beschäftigt.

Mercedes-Traktore.

Nachdem die Versuchsstücke der Daimler-Trekker fertiggestellt sind und sich unter den schwierigen Bedingungen in jeder Beziehung bewährt haben, wurde soeben mit der serienmässigen Lieferung begonnen.

Benzin- und Oelverkaufsstellen in USA.

Ihre Zahl beträgt nach neuesten statistischen Feststellungen 317.000, die Zahl der von diesen Stellen betriebenen Pumpen dagegen 604.000. Diese Ziffern gelten für Mitte 1928. Darunter befinden sich u. a. 52.000 Garagen mit 104.000 Zapfständen und Strassenfüllstationen (140 000) mit 189.000 Pumpen. Daneben gab es 105.000 Füllstationen im Besitz kleinerer Oelgesellschaften und privater Unternehmer mit 245.000 Pumpen.

Unvorsichtigkeit — Rüchsichtslosigkeit — Unwissenheit.

In einer amerikanischen Fabrik war ein Plakat ausgehangen, das die Unterschrift trug: The Conquerors — Die Eroberer. Der Tekst dieses Plakats lautete schwungvoll folgendermassen: „Wir sind mächtiger als die Armeen der Welt. — Wir sind tödlicher denn Giftgas und haben mehr zerstört als die siegreichsten Kanonen. — Wir stehlen den Vereinigten Staaten von Amerika jährlich mehr denn 300 Milliarden Dollar. — Wir massakrieren im Jahre Tausende und Abertausende. — Wir bringen Krankheit, Niedergang und Tod. — Wir zerstören, zerreissen und zermalmen. — Wir sind die Unvorsichtigkeit, die Rücksichtslosigkeit und die Unwissenheit.“

„Es besteht kein Zweifel, dass Krankheit erbärmliches Leben und früher Tod die Wirkungen der Unvorsichtigkeit, Rücksichtslosigkeit und Unwissenheit sind. — Wenn jeder Mann, jede Frau und jedes Kind mit der nötigen Umsicht der Dinge achtete, die Unglück und Krankheit bringen, wie würde die Welt sich ändern.“

Achtung Kollegen.

Die Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego Nr. 40 vom 21. Dezember 1929 veröffentlicht nachstehende Polizeiverordnung betrefis Gebrauch von Signalen durch die Automobillenker.

POLIZEI-VERORDNUNG.

Laut §§ 5 und 6 der Polizeiverordnung vom 11. März 1850 (Gesetzblatt 265) und §§ 143 und 144 der allgemeinen Reichsverordnung vom 30. Juli 1883 gibt die Polizei-Direktion für die Stadt sowie den Kreis Katowice nachstehende Polizei - Verordnung bekannt.

§ 1.

Als Warnungssignal ist jedem Lenker des Automobils im Bereich der Stadt und Kreis Katowice in den bewohnten Stadt und Kreisteilen nur der Gebrauch von Handhupen niedriger Stimmung, sowie von Klaxophons, Motorradfahrern der Gebrauch von Handhupen höherer Stimmung erlaubt.

Der Gebrauch von anderen Signalen sowie Sirenen bezw. Glocken und Pfeifen ist verboten. Die Lenker von Sanitätswagen, Feuerwehr sowie der Wojewodschafts-Polizei können zum Unterscheiden andere Signale wie Sirenen. Pfeifen und Glocken gebrauchen.

§ 2.

Gleichzeitig ist verboten der Missbrauch von Notsignalen für Fussgänger, sowie aller Art Fahrzeuge wie auch der Gebrauch von Signalen am Standort des Automobils wie z. B. das heranrufen von Passagieren.

Signale sind rechtzeitig abzugeben. Hauptsächlich beim Ueberholen an Strassenbiegungen und Kreutzungen sowie Strassen deren Stellen nicht genug übersichtlich sind, beim Halten bezw. Rückwärtsfahren des Fahrzeuges, sowie in unvorhergesehenen und doch notwendigen Fällen geben von Signalen.

Beim Ueberholen von Gespannen vermeide man das Scheuwerden von Zugtieren, gebe nur das Signal in Ausnahmefällen zwecks Vermeidung von Unglücksfällen.

§ 3.

Ueberschreitung dieser Verordnung wird, wenn nicht auf Grund der bestehenden Strafbestimmung höhere Strafen verwirkt werden, mit Geldstrafe bis 30 zł., im Nichtbetreibungsfalle mit entsprechender Haft bestraft.

§ 4.

Die Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Katowice, den 20. November 1929.

Verbands-Angelegenheiten.

Verzeichnis der Ortsgruppen des Zw. Zawodowy Automobilistów.

1. Warszawa, ul. Długa 19 999
2. Poznań, ul. Dąbrowskiego 42
3. Kraków, plac Matejki 4
4. Katowice, ul. Jordana 12.
5. Król-Huta, Jan Cmok, Straż Pożarna, Bytomska
6. Bielsko, Jan Surówka, ul. Haułcnowska 47
7. Tarn. Góry, Karol Schroth, ul. Krakowska 15
8. Rybnik, Karol Węglorz, ul. Piaskowa 51
9. Cieszyn, Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
10. Sosnowiec, Pietrzak Leon, ul. Kołłontaja 11
11. Żywiec, W. Gregorczyk, Papiernia
12. Łódź, ul. Narutowicza 50
13. Lwów, ul. Cicha 7
14. Wilno, ul. Jagiellońska 3—25
15. Białystok, N. Slepowronski, Zółtkowska szasa 17
16. Lublin, ul. Bernardyńska 28
17. Częstochowa, ul. Kościuszki 62
18. Piotrków, ul. Legjonów 4
19. Włocławek, ul. Kościuszki 6
20. Kielce, ul. Orla 4
21. Kalisz, Józef Maciejewski, ul. Piaskorzewie 17
22. Rzeszów, Ozóg Jan,w Głogowie
23. Drohobycz.....
24. Łuck, Józef Łacisz, Kurja Biskupia
25. Równe Wołyńskie, ul. Szpitalna 8
26. Tarnów, Roman Minor, Młyny Szancera

*

Sekretarjaty Okręgowe

1. Katowice, ul. Jordana 12, tel. 30.14, czynny codziennie od 8—4.

—◆❖◆—

Mit Rücksicht darauf, dass eine Anzahl von Automobil-Firmen in die Unterstützungskasse die vorgesehenen Beträge noch nicht eingezahlt haben, veröffentlichen wir die Firmen erst in der nächsten Nummer unserer Zeitung.

*

Die Kollegen werden gebeten bei Adressen-Aenderung dieses dem Vorstand mitzuteilen.

Psychotechnische Prüfungen.

Wie der Haupt-Vorstand des Z. Z. A. in einem Rundschreiben mitteilt, sollen alle Chauffeure einer psychotechnischen Prüfung unterzogen werden. In dieser Angelegenheit wird in Warszawa eine besondere Sitzung stattfinden, zu der auch Vertreter von Oberschlesien erscheinen werden. In Anbetracht der Wichtigkeit dieser Angelegenheit ist es dringend erforderlich, dass zu den nächsten Monats-Versammlungen alle Kollegen erscheinen.

Der Związek Zawodowy Automobilistów hat die Wichtigkeit dieser Frage bereits erkannt und hat an das zuständige Ministerium in Warszawa ein dementsprechendes ausführliches Memorial eingereicht.

◆ Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren ◆

Kollegen!

Der Związek Zawodowy Automobilistów hat Flugblätter nachstehenden Inhalts drucken lassen, welchen wir hiermit zur Kenntniss geben.

Was gibt der Związek Zawodowych Automobilistów

Okręg Sląski seinen Mitgliedern?

Der Verbandsbeitrag beträgt pro Monat 5.— zł. welcher wie folgt verteilt wird:

a) 3.— zł. für allgemeine Verbandsausgaben;
b) 1.— zł. für Rechtsschutz;
c) 0.50 zł. für Unterstützungskasse;
d) 0.50 zł. für Fachzeitung.

Dafür gibt der Verband:

1. Vertretung des Automobilisten-Berufes vor den Behörden, arbeitet für Verbesserung der die Berufs-Automobilisten betreffenden Gesetze u. Verordnungen. Schliesst Tarif-Verträge ab, erteilt seinen Mitgliedern Rechtsberatung, vertritt im Bedarfsfalle die Mitglieder in Lohnsachen vor den Gewerbegerichten, erledigt Angelegenheiten bei der Wojewodschaft und Polizei und viele andere.
2. Erteilt Rechtschutz durch Rechtsanwälte und Sachverständige in Strafsachen. (Das Mitglied zahlt 25 % der normalen Sätze.)
3. Zahlt bei Todesfällen der Mitglieder an die Angehörigen derselben im Verhältnis zur Dauer der Mitgliedschaft Unterstützungen von 500 bis 1000 zł. Bei Todesfällen der Frau von Mitgliedern werden 50 % obiger Sätze ausgezahlt.
4. Liefert jeden Monat die Fachzeitung: „Automobilista Zawodowy" nach Wunsch in polnischer oder deutscher Schrift.

Jeder kann sich mit dem Bleistift in der Hand ausrechnen und zwar:

1. Wie würden die Gesetze aussehen wenn kein Verband bestehen würde, der für die Verbesserung derselben sorgt?
   Was könnte da erreicht werden und wieviel Geldstrafen würden dadurch den Chauffeuren erspart werden, wenn alle Chauffeure dem Verbande angehören würden, wodurch der Einfluss auf die Gesetzgebung ein entsprechender wäre?
2. Was kostet die Vertretung durch einen Rechtsanwalt und wieviel Jahresbeiträge sind notwendig um einen Termin zu bezahlen?
3. Wieviel Jahresbeiträge sind notwendig um den Unterstützungssatz von 1000 zł. zu erreichen?
4. Welche Bedeutung hat eine Fachzeitung?

Kollegen! Die Ihr noch nicht Mitglieder des Związek Zawodowy Automobilistów seid, rechnet Euch das aus und jeder der rechnen kann, muss uns beistimmen, das die Zugehörigkeit zum Verbande Pflicht und Notwendigkeit eines jeden Chauffeurs ist.

Anmeldungen für den Okręg Sląski nimmt das Bezirkssekretariat in Katowice, ul. Jordana 12 entgegen sowie bei den Mitgliederversammlungen welche wie folgt stattfinden.

—◆❖◆—

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	„TIWOLI" ulica Jordana 12	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica jordana 12
Król. Huta	1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka – Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biała ulica Haułcnowska 47
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Szurma Wiktor ulica Przemysłowa 4
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
Żywiec	ersten Sonntag nach dem 15. jeden Monats	Lokal P. P. S. in der Nähe der kath. Kirche	Grzegorczyk W. Fabryka Papieru
Sosnowiec	zweiten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ul. Piłsudskiego 2	Pietrzak Leon ulica Kołłontaja 17
Tychy	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Kawiarnia p. Donbik ul. Sienkiewicza	Nolda Wilhelm Fürstliche Brauerei
Mikołów	jeden ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Restaurant Janota Rynek	Kabik Jan ulica Kościelna 6

Humor

Der Chauffeur liegt unterm Wagen und repariert. Da ist so eine verflixte Mutter verloren gegangen.

Kommt der Chef und spricht: „Können wir jetzt gleich fahren?"

„Nee, Herr Direktor, wissen Sie, da ist nämlich die Mutter..."

„Wir fahren sofort. Ihre Familienverhältnisse sind mir schnuppe."

„Austreten." Nord und Süd verstehen sich schlecht. Das kann zu Katastrophen führen.

Kommt natürlich ein Norddeutscher in ein schwäbisches Albdorf und trinkt ungewohnten „Weissen". Bald merkt er die Heimtücke des Trunks. Er geht zu der Wirtin.

„Wo kann man mal austreten?"

„Ha?"

„Wo man austreten kann. Vastehn sie denn kein deutsch?"

„Ha!"

„Na, zum Donnerwetter! Ist den der Wirt nicht da?"

„Noi, der ischt auf'm Feld aussa!"

„Na, da rufen sie ihn man. Aber'n bisken dalli.

Denn der Herr Amtsrat kann doch nur einem Manne pantominisch erklären, was er meint und was ihn drückt.

In schwäbischer Eile kommt nach einer Viertelstunde der Wirt.

„Grüss Gott, was ischt denn?"

Der Herr Rat ist käseweiss.

„Danke, nu is es schon zu spät!"

Berliner Höflichkeit.

Auf dem Potsdamer Platz wäre beinahe ein Mann, der gedankenlos über den Fahrweg geht, überfahren worden. Zornig donnert er den Chauffeur an: „Warum hupen Sie nicht, Sie Affe?"

Prompt pariert der Chauffeur: „Wat willste? Musike willste? Da musste in de Opa jehn".



Am Sonnabend, den 1 Februar 1930 veranstaltet die Ortsgruppe Katowice des Zw. Zaw. Automob. ein

WINTERFEST

welches im Saale des von der „Spółdzielnia Automobilistów" verwalteten Restaurants „Tivoli" ul. Kościuszki Ecke ul Jordana, stattfinden wird. Anfang 8 Uhr abends.

Zutritt zu dieser Veranstaltung haben nur diejenigen Mitglieder, welche mit den Verbandsbeiträgen nicht mehr wie 3 Monate rückständig sind, sowie die von den Mitgliedern eingeladenen Gäste,

Ohne Einladung bezw. Mitgliedsbuch kein Zutritt

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej“ w Katowicach.